

3. Лapidус В. А. Всеобщее качество (TQM) в российских компаниях / Лapidус В. А. – Гос. Ун-т управления; Нац. фонд подготовки кадров. – М.: ОАО "Типография "Новости", 2000. – 432 с.

4. Давідіч Н. В. Розвиток технології планування управління якістю в проектах міського пасажирського транспорту / Н. В. Давідіч, І. В. Чумаченко // Компетентнісне управління проектами розвитку в умовах нестабільного оточення: тези доповідей XII Міжнародної конференції “Управління проектами у розвитку суспільства”. – К: КНУБА. 2015. – С. 94-96.

РОЛЬ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ

Лі Янань, аспірант 2 курсу навчання факультету менеджменту та інформаційної безпеки

Небава М. І., к.е.н., декан факультету менеджменту та інформаційної безпеки

Вінницький національний технічний університет

Одним із дієвих способів підвищення ефективності виконання державою громадських функцій є державно-приватне партнерство (ДПП), яке передбачає передачу приватному бізнесу частини економічних, організаційних і управлінських функцій при виробництві суспільних благ, наданню населенню громадських послуг та управління державною власністю.

Бюджетна підтримка проектів місцевого розвитку вимагає вироблення механізмів інтеграції державних і приватних фінансових ресурсів, партнерства держави і бізнесу у цих процесах, надання певної організаційно-правової форми цих відносин, їх інституалізації. Особливе значення ДПП має для економіки регіонів, де на його основі відбувається розвиток місцевих ринків капіталу, товарів та послуг.

Управління розвитком ДПП у сучасних умовах повинно здійснюватись через постійний пошук механізмів і засобів їх реалізації, що забезпечують високу ефективність системи державного управління.

Відбір і підготовка проектів ДПП органами державної влади має відбуватись з акцентом на ті сектори економіки, в яких така взаємодія може виявитись успішною і доцільною. Враховуючи сфери поширеного застосування державно-приватного партнерства у різних країнах, Україні вкрай важливо скористатися сучасною практикою світового досвіду, зокрема [1, с. 135] :

Великобританія зосередила об'єкти ДПП на таких об'єктах інфраструктури, як школи, лікарні, тюрми, оборонні об'єкти і автомобільні дороги;

Канада значну кількість об'єктів ДПП виконує в таких сферах, як енергетика, транспорт, захист навколишнього середовища, водні ресурси, водопостачання та водовідведення, рекреаційні об'єкти, інформаційні технології, охорона здоров'я, освіта;

Греція переважно виконує проекти ДПП в транспортній галузі, зокрема щодо автомобільних доріг та аеропортів;

Ірландія визначила такі об'єкти ДПП, як автомобільні дороги та міські транспортні системи;

Австралія як пріоритетні напрямки для ДПП визначила транспорт і системи життєзабезпечення міст;

Нідерланди застосовують механізм ДПП в громадському житловому секторі та системах життєзабезпечення міст;

Іспанія реалізує проекти ДПП в галузі платних автомобільних доріг та системах життєзабезпечення міст;

США переважно виконують проекти ДПП, які об'єднують природоохоронну діяльність, життєзабезпечення сільських населених пунктів.

Існує значний досвід реалізації проектів ДПП у сферах водопостачання та водовідведення, управління твердими побутовими відходами, екотуризму та рекреаційної галузі. Застосування механізму ДПП у сферах освіти та охорони здоров'я знайшло розвиток насамперед у Великобританії.

Найпоширенішою формою ДПП є концесійні договори. За останні 10-15 років реалізовані тисячі великих і малих, успішних і невдалих концесійних проектів, концесійне законодавство існує у понад 120 країнах світу з різним суспільним і державним устроєм.

На сьогоднішній день концесійні контракти широко практикуються у Франції, Італії, Німеччині та в десятках інших країн. Розширюються сфери застосування державно-приватного партнерства в розвинених країнах – якщо до недавнього часу концесійні договори застосовувалися тільки в області інфраструктури, то тепер з'явилися нові сфери застосування державно-приватного партнерства – електронний уряд, національна оборона, освіта, кабельне телебачення тощо.

Основною формою ДПП і в розвинених, і в країнах, що розвиваються, є концесії, а основною сферою застосування – транспортна та комунальна інфраструктура. Разом з тим, останнім часом все більшого розвитку набувають ДПП в соціальній сфері, насамперед, в освіті та охороні здоров'я.

ДПП функціонують як на державному рівні, так і на рівні території. Якщо це об'єкти транспортної інфраструктури, енергетики або ВПК - першість належить проектам державного масштабу.

При розгляді ДПП у сфері комунальної інфраструктури, також у соціальній сфері – соціальна та економічна ефективність територіальних ДПП незаперечна. Водночас, основними причинами невдач партнерств в країнах Європи стали низька купівельна спроможність потенційних споживачів продукції ДПП, недостатнє фінансування проектів, незадовільний контроль і непродумане поділ ризиків, завищення вартості проектів і корупція.

Однією з найважливіших передумов результативності ДПП є пророблена нормативна база, причому, законодавство може бути як рамковим, так і галузевим. У той же час окремі закони для конкретних проектів непродуктивні.

Зазначені аспекти є надзвичайно важливими для України, де концепція

ДПП як перспективний соціально-економічний інститут отримала державну підтримку.

Водночас, сучасна динаміка розвитку ДПП в Україні не однозначна. За даними Міністерства економічного розвитку та торгівлі, станом на липень 2019 р. в Україні на засадах ДПП було укладено 186 договорів, з яких у процесі активної реалізації перебувають лише 52 договори (з них 35 договорів концесії, 15 договорів про спільну діяльність та 2 договори інших видів). При цьому 134 договори взагалі не реалізуються (у 4 договорів закінчився термін дії, 17 договорів були розірвані, 113 договорів не виконуються без зазначення причини) [2].

Водночас, як стверджується у Проектному офісі з розвитку ДПП SP3ILNO при Міністерстві інфраструктури України, наразі центральні та місцеві органи виконавчої влади визначили понад 300 об'єктів у різних сферах економіки, щодо яких у майбутньому планується реалізовувати проекти із застосуванням механізму ДПП. Проте поки нормативно-правова база не є досконалою (хоча загалом відповідає міжнародним стандартам ДПП), особливості договорів у сфері ДПП варто розглядати саме крізь призму багатогранності законодавства, що регулює різні форми співробітництва між публічним та приватним секторами.

Варто зазначити, що розглядаючи ДПП як інструмент відбудови національної економіки, можна зазначити високу ефективність проектів. До того ж позитивний світовий досвід щодо впровадження механізмів ДПП (у тому числі у формі концесії) не залишає жодних сумнівів у доцільності реалізації таких проектів в Україні.

Зважаючи на те, що актуальний стан законодавства у сфері ДПП не сприяє ефективному залученню інвестицій у різноманітні галузі економіки, проведення якісної структурної реформи у сфері ДПП є важливим викликом для оновленої влади в Україні.

Література

1. Щодо розвитку державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні. Аналітична довідка. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://old2.niss.gov.ua/articles/816/>.

2. Максимчук К. Що стоїть на заваді концесіонерам ? / Юридика газета online – № 37 (691). – 2019. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://yurgazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/shcho-stoyit-na-zavadi-koncesioneram.html>.